Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7498

25. 06. 90

Sachgebiet 9512

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Faße, Sonntag-Wolgast, Daubertshäuser, Antretter, Bahr, Blunck, Duve, Kretkowski, Bamberg, Ewen, Gansel, Haar, Hasenfratz, Heyenn, Hiller (Lübeck), Ibrügger, Dr. Jens, Jungmann (Wittmoldt), Kastner, Dr. Kübler, Kuhlwein, Dr. Niese, Pauli, Tietjen, Zumkley, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/7160 —

Mehr Sicherheit beim Gefahrguttransport per Schiff

Der niederländische Frachter „Oostzee" ist am 18. Juli 1989 auf der Fahrt von Rotterdam nach Leningrad in der Deutschen Bucht in einen Sturm geraten. Die Ladung bestand unter anderem aus rd. 4 000 Fässern mit „Epichlorhydrin". Diese Flüssigkeit ist hochgiftig und brennbar. Die Fässer hatten eine Wanddicke von 1,2 mm, die für Güter von „hoher Gefährlichkeit" vorgeschrieben ist.

Ein Teil der Fässer war unsachgemäß gestaut. Die Fässer standen ohne Holzunterlage auf dem Zwischendeck. Zwischen den gefüllten Fässern befanden sich leere Fässer. Auch waren die Fässer nicht ordnungsgemäß verzurrt. Sie verrutschten im Sturm und wurden erheblich beschädigt. Einige Fässer schlugen leck und setzten Flüssigkeiten sowie unsichtbare gefährliche Gase frei.

Die gesamte 14köpfige Besatzung wurde mit Vergiftungserscheinungen in Krankenhäuser eingewiesen.

In einer umfangreichen und aufwendigen Bergungsaktion wurde in Zusammenarbeit mit Chemieexperten die „Oostzee" entsorgt. Bei dem Sicherungs- und Bergungspersonal kam es zu weiteren Vergiftungen.

Als Unfallursache wurde das unsachgemäße Verstauen der Fässer und damit menschliches Versagen ermittelt. Deutlich wurde aber auch, daß der Transport gefährlicher Güter auch im Seeverkehr zu erheblichen Gefährdungen für Menschen und Beeinträchtigung für die Umwelt führen kann. Der Transport von Gefahrgut auf dem Wasserweg muß deshalb sicherer gemacht werden.

1. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, in Zukunft sicherzustellen, daß die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung bei allen Schiffen (einschließlich Fähren) mit gefährlichen Gütern über die Zusammensetzung der Ladung und über deren Fahrtroute ständig unterrichtet ist?

   Wie soll darüber hinaus die notwendige Kontrolle gewährleistet werden?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 20. Juni 1990 übermittelt.

Der Ladungsschadensfall des niederländischen Frachtschiffes MS „Oostzee" ist, wie zutreffend in der Vorbemerkung zur Kleinen Anfrage festgestellt wird, nicht auf Mängel im Informationssystem, sondern auf unsachgemäße Stauung zurückzuführen. Daher läßt sich aus diesem Fall nicht die Notwendigkeit ableiten, die bestehende Informationsbasis zu verbreitern. Gleichwohl stimmt die Bundesregierung mit den Küstenländern und den verschiedenen Expertengremien grundsätzlich darin überein, daß Unfälle immer zum Anlaß genommen werden müssen, die bestehenden Regelungen auf Verbesserungsmöglichkeiten hin zu untersuchen. Die Bundesregierung ist zu der Überzeugung gelangt, daß eine generelle Ausdehnung der besonderen Meldepflicht für Schiffe mit gefährlicher Ladung gemäß § 58 Abs. 2 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) auf Schiffe mit verpackter gefährlicher Ladung derzeit nicht geboten ist. Dabei hat sie berücksichtigt, daß

— in den Hafenordnungen der Länder eine Meldepflicht geregelt ist, wonach Schiffe 24 Stunden vor Einlaufen in die Häfen sämtliche gefährlichen Güter den Häfen zu melden haben,
— jedes Seeschiff, das gefährliche Güter befördert, ein besonderes Verzeichnis an Bord mitführen muß, in dem die an Bord befindlichen Güter mit ihrer Klasse aufgeführt sind, und aus welcher der Platz, an dem die Ladung aufbewahrt wird, ersichtlich ist [§ 12 Abs. 1 Gefahrgutverordnung See (GefahrgutV See)],
— die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden unterrichtet werden müssen
  - ○ bei Bränden und sonstigen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdenden Vorkommnissen nach § 37 Abs. 5 SeeSchStrO,
  - ○ beim Freiwerden gefährlicher Güter oder wenn die Gefahr besteht, daß gefährliche Güter frei werden nach § 22 GefahrgutV See.

Nach Auffassung der Bundesregierung müssen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die bereits vorhandenen Informationen noch besser zu nutzen. Künftig sollen daher die bei den Hafenverwaltungen schon heute vorliegenden Daten von Schiffen mit gefährlicher Ladung durch Einrichtung eines Datenverbundes auch den Revierzentralen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung zur Verfügung gestellt werden.

Die Bundesregierung erkennt die Besonderheiten an, die im Transitverkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal bestehen. Hier kommt die in den Hafenverordnungen der Länder geregelte Meldepflicht nicht zum Tragen. Die Bundesregierung beabsichtigt daher, in Absprache mit den Ländern und den sonstigen beteiligten Stellen für diesen Bereich eine über die Anmeldepflicht des § 43 SeeSchStrO hinausgehende Regelung einzuführen.

Die schiffahrtspolizeilichen Kontrollen der Fahrzeuge incl. der Gefahrgutkontrollen werden von den Wasserschutzpolizeien der Länder in den Häfen bzw. während den Schleusenliegezeiten im Nord-Ostsee-Kanal durchgeführt. Aus Praktikabilitätsgründen und um die Schiffahrt so wenig wie möglich zu behindern, finden

Kontrollen auf den Seeschiffahrtsstraßen während der Revierfahrt und auf Reede in der Regel nicht statt.

Die Einhaltung der Meldepflicht wird im übrigen durch die Revierzentralen schiffahrtspolizeilich streng überwacht.

2. Für welche gefährlichen Güter ist der Transport mit Fähren für die Güter- und Personenbeförderung verboten, und unter welchen Voraussetzungen können solche Transporte für welche gefährlichen Güter verboten werden?

Der Transport gefährlicher Güter auf Ro/Ro-Schiffen ist im International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code) geregelt.

Bei der Güter- und Personenbeförderung wird generell unterschieden zwischen Schiffen, die zugelassen sind für

- nicht mehr als 25 Fahrgäste bzw. ein Fahrgast pro drei Meter Schiffslänge
- die Beförderung einer größeren Anzahl von Fahrgästen.

Welche gefährlichen Güter auf Fahrgastschiffen nicht befördert werden dürfen, läßt sich nicht generell sagen, weil Beförderungsverbote sich nicht auf Güter bestimmter Klassen beziehen. Es handelt sich vielmehr um stoffbezogene Verbote, bei denen für jeden einzelnen Stoff festgelegt ist, ob und unter welchen Voraussetzungen die Beförderung zulässig ist. Dabei wird jeder Stoff einer bestimmten Kategorie (A-E) zugeordnet, aus der das Beförderungsverbot für Fahrgastschiffe entnommen werden kann.

Im übrigen ist das Betreten des Fahrzeugdecks Passagieren und anderen unbefugten Personen grundsätzlich verboten, wenn dort gefährliche Güter befördert werden. Nur unter besonderen Umständen dürfen sie in Begleitung eines befugten Besatzungsmitglieds das Deck betreten. Wenn Passagiere und unbefugte Personen von den Fahrzeugdecks nicht ferngehalten werden können, dürfen dort keine gefährlichen Güter befördert werden.

3. Inwieweit will die Bundesregierung die Lotsenannahmepflicht bei der Beförderung gefährlicher Güter erweitern?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß mit dem Ladungsschadensfall des MS „Oostzee" eine Erweiterung der Lotsenannahmepflicht bei der Beförderung von gefährlichen Gütern nicht begründet werden kann. Für die nachlässige Stauung der Ladung war die Schiffsführung verantwortlich. Ein Lotse hat die Schiffsführung ausschließlich in nautischer Hinsicht zu beraten. Seine Anwesenheit an Bord hätte deshalb das Unglück nicht verhindern können. Im übrigen wird auf die Beantwortung der Fragen 4 und 5 verwiesen.

4. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für erforderlich, um die Sicherheit bei der Beförderung von verpacktem Gefahrgut (Stückgut) mit Seeschiffen auf den deutschen Seelotsrevieren zu erhöhen mit dem Ziel, den Schutz der Seeleute, der Küstenbewohner und der Umwelt zu verbessern?

Auf allen deutschen Seelotsrevieren besteht im Interesse der Sicherheit bereits eine allgemeine Lotsenannahmepflicht für alle Fahrzeuge über 1 000 BRT sowie für Öl-, Gas- und Chemikalientanker, unabhängig von ihrer Größe. Eine Erweiterung dieser Lotsenannahmepflicht speziell für Schiffe mit verpackten gefährlichen Gütern ist nicht erforderlich, weil bei verpacktem Gefahrgut (Stückgut) durch detaillierte internationale Verpackungsvorschriften, die auf die gefährlichen Eigenschaften des Gutes abgestimmt sind, das Gut selbst durch die Verpackung geschützt wird. Schiffe, deren gefährliche Ladung vorschriftsmäßig verpackt und ordnungsgemäß gestaut ist, stellen im Falle einer Havarie kein höheres Risiko dar als Schiffe mit ungefährlichen verpackten Gütern.

Ungeachtet dessen beabsichtigt die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes, ein Dienstfahrzeug neben einer Feuerlöschausrüstung auch mit einem Schutzluftsystem zu versehen. Dieses Schutzluftsystem ermöglicht es, den Havaristen auch bei freiwerdenden giftigen Gasen oder Dämpfen Hilfe zu leisten.

5. Aus welchen Gründen besteht eine Lotsenannahmepflicht für Öl-, Gas- und Chemikalien-Tankschiffe, und aus welchen Gründen besteht diese Pflicht nicht für Schiffe, die besonders gefährliche Güter (beispielsweise Epichlorhydrin) in ortsbeweglichen Tanks, Fässern oder sonstigen Stückgutbehältnissen befördern?

Die Lotsenannahmepflicht für alle Öl-, Gas- und Chemikalientankschiffe wurde eingeführt, um die von diesen Fahrzeugen ausgehenden potentiellen Gefahren so gering wie möglich zu halten. Bei den Massengutschiffen muß im Falle einer schweren Kollision oder Grundberührung mit einer direkten Freisetzung einer größeren Menge der unverpackten flüssigen und gasförmigen Ladung gerechnet werden, weil die Ladung überwiegend nur durch den Schiffskörper selbst, jedoch nicht durch eine besondere Verpackung geschützt ist. Dagegen bieten ortsbewegliche Tanks, Fässer oder sonstige spezielle Verpackungen und Stauanordnungen einen besonderen Schutz, der im Regelfall bei einer Havarie den direkten Ladungsaustritt verhindert. Eine Erweiterung der bereits bestehenden allgemeinen Lotsenannahmepflicht läßt sich daher aus Sicherheitsgründen nicht rechtfertigen. Darüber hinaus wurde auch im Zusammenhang mit einem Vorschlag der EG-Kommission für eine Richtlinie des Rates über Mindestanforderungen an Schiffe, die in Seehäfen der Gemeinschaft einlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder schädliche Versandstücke befördern, von den zuständigen Fachbehörden geprüft, ob und inwieweit eine Ausdehnung der Lotsenannahmepflicht erforderlich ist. Die von den Fachbehörden eingesetzte Expertengruppe hat die Notwendigkeit der Erweiterung der Lotsenannahmepflicht verneint; im übrigen hat auch der Ausschuß

für Verkehr dem Deutschen Bundestag empfohlen, die o. a. EG-Richtlinie aus Sachgründen abzulehnen (vgl. Drucksache 11/5583). Der Deutsche Bundestag hat auf seiner 180. Sitzung dieser Beschlußempfehlung des Ausschusses für Verkehr zugestimmt.

6. Inwieweit soll diese Liste der Gefahrgüter, die bisher nur Massengut enthält, um verpackte Gefahrgüter erweitert, und welche gefährlichen Güter sollen in diese Liste zusätzlich einbezogen werden?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 13 wird verwiesen.

7. Kann die Bundesregierung in diesem Zusammenhang darüber Auskunft geben, wie die Deklarationspflicht, die nicht in allen Fällen das Reaktionsverhalten einiger gefährlicher Stoffe mit anderen gefährlichen oder ungefährlichen Stoffen (beispielsweise Epichlorhydrin mit Zink) berücksichtigt, zukünftig geregelt werden soll?

Eine Ausweitung der Deklarationspflicht auf das Reaktionsverhalten des gefährlichen Gutes mit anderen Gütern ist in der Praxis nicht durchführbar. Dies würde bedeuten, daß z. B. auf der verantwortlichen Erklärung des Herstellers oder Vertreibers u. U. Hunderte von Stoffen angegeben werden müßten.

Das Ziel, gefährliche Reaktionen zwischen unverträglichen Stoffen zu vermeiden, wird im Rahmen der Beförderung auf andere Weise erreicht. So dürfen gefährliche Güter miteinander oder mit nicht gefährlichen Gütern nur zusammengepackt werden, wenn sie miteinander verträglich sind. Hierzu sind außerdem im IMDG-Code für die einzelnen Klassen generelle Trennvorschriften enthalten, die durch besondere, stoffbezogene Trennvorschriften noch ergänzt werden, weil die Eigenschaften der Stoffe sehr unterschiedlich sein können.

8. Welche Position vertritt die Bundesregierung in der Frage, wie die Bund/Länder-Kompetenzen bezüglich Vereinbarungen über technische Hilfeleistungen im Bereich der Unterelbe zu regeln sind?

Bund und Küstenländer beabsichtigen, das im Jahr 1975 abgeschlossene Verwaltungsabkommen über die gemeinsame Bekämpfung von Ölverschmutzungen auf andere Schadstoffe zu erweitern. Der Entwurf eines erweiterten Verwaltungsabkommens liegt bereits vor. Danach sollen sich künftig die gemeinsamen Maßnahmen auf alle Schadstoffe erstrecken, die bei Zuführung ins Wasser eine Beeinträchtigung der Umwelt verursachen können, und zwar unabhängig davon, ob ein solcher Schadstoff verpackt oder unverpackt ins Wasser gelangt oder zu gelangen droht.

9. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um auch schwierigste Schadensfälle beim Schifftransport von Gefahrgut zu bewältigen?
   Inwieweit sollen Expertengruppen eingerichtet werden?

Die nach dem Verwaltungsabkommen zur Ölschadensbekämpfung eingerichtete Einsatzleitungsgruppe (ELG) wird nach dem erweiterten Abkommen auch für die Bekämpfung anderer Schadstoffe als Öl zuständig sein. Die ELG besteht aus je einem Vertreter des Bundes und der vier Küstenländer, sie kann im Einsatzfall andere Fachleute hinzuziehen. Die ELG hat gemeinsam über alle Maßnahmen zu entscheiden, die zur Erkennung und Beseitigung von drohenden oder eingetretenen Verschmutzungen des Wassers sowie der Ufer und Strände erforderlich sind.

Die Bundesregierung hält die Einsetzung einer neuen, zusätzlichen Unfallexpertengruppe nicht für notwendig. Bis auf Schleswig-Holstein wird diese Auffassung auch von den übrigen Küstenländern geteilt. Um den besonderen Bedürfnissen des Landes Schleswig-Holstein gerecht zu werden, wurde dem Land die Möglichkeit eröffnet, eigene Experten zusätzlich nach Cuxhaven zur zentralen Meldestelle (ZMK) zu entsenden, um die für das Land entscheidungsrelevanten Informationen unmittelbar zu erhalten. Diese Vereinbarung gilt selbstverständlich auch für die übrigen Küstenländer.

10. Was unternimmt die Bundesregierung, um bei der IMO (International Maritime Organisation) den dort vorliegenden Entwurf für ein Übereinkommen voranzubringen, damit eine Gefährdungshaftung des Reeders mit entsprechender Versicherungspflicht für Schäden aus der Gefahrgutverschiffung ausgewählter und in Stofflisten festgelegter Massen- und Stückgüter eingeführt wird – analog zur bestehenden Regelung bei Ölverschmutzungsschäden?

Die Bundesregierung hat sich auf politischer und fachlicher Ebene dafür eingesetzt, daß die Arbeiten an dem Entwurf eines Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Schäden aus der Beförderung gefährlicher Stoffe auf See in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) wieder aufgenommen werden und im Arbeitsprogramm die höchste Dringlichkeitsstufe bekommen haben. Die Vertreter der Bundesregierung haben in vielfältigen multilateralen Kontakten und Arbeitssitzungen auch zur Vorbereitung der Beratungen in der IMO beigetragen. Bei den Verhandlungen in der IMO im April 1990 haben sie das Interesse der Bundesregierung an einer baldigen Fertigstellung des Übereinkommens nachhaltig vorgetragen. Sie werden sich auch auf den nächsten Sitzungen im September 1990 und im Frühjahr 1991 entsprechend verhalten.

11. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung den Erlaß einer Hafensicherheitsverordnung für Bundeshäfen?

Für die der Kompetenz des Bundes unterstehenden Schutz- und Sicherheitshäfen im Nordsee- und Ostseebereich wurden in der

Vergangenheit bereits Hafenverordnungen erlassen. Sie regeln im einzelnen die besondere Zweckbestimmung der Häfen, das Verhalten in den Hafengebieten sowie die Voraussetzungen für das Anlaufen der Häfen. Die Bundesregierung sieht darüber hinaus keinen weiteren Handlungsbedarf, weil diese Häfen nicht dem Güterumschlag dienen.

12. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, den Sachverständigenbeirat im Bundesministerium für Verkehr um eine Ökologin/einen Ökologen zu erweitern?

Der Gefahrgut-Verkehrs-Beirat und der wesentlich betroffene Ausschuß Stoffe/Verpackungen setzen sich u. a. aus verschiedenen Bundesbehörden und Sicherheitsorganisationen zusammen. Der Bereich „Ökologie" wird bereits durch das Umweltbundesamt repräsentiert.

Außerdem können bei Bedarf weitere Experten mit ökologischem Sachverstand in Arbeitsgruppen mitwirken.

13. Inwieweit soll die Meldepflicht beim Gefahrguttransport durch eine Änderung der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung auf alle Stoffe des IMDG (International Maritime Dangerous Goods)-Codes ausgedehnt werden – wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß Anlage III zur Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung so viele Stoffe wie nötig und so wenig Stoffe wie möglich enthalten sollte. Schon bei der Erarbeitung der Liste war es das Ziel,

- die gefährlichsten Stoffe aufzunehmen,
- Stoffe zu erfassen, die bei einer Reaktion über den Bereich des Schiffes hinauswirken können,
- die Übersichtlichkeit und damit die praktische Handhabung zu gewährleisten.

Eine Ausdehnung der Liste auf alle Stoffe des IMDG-Code ist mit dieser Zielsetzung nicht zu vereinbaren.

14. Inwieweit muß nach Auffassung der Bundesregierung der allgemein anerkannte Begriff „seemännische Praxis" als Regel für korrektes Stauen überprüft werden?

Welche Erkenntnisse über neue Richtlinien für das Stauen und Sichern von Stückgut liegen darüber hinaus vor, die von der IMO verabschiedet werden sollten?

Der Begriff der „seemännischen Praxis" als Regel für korrektes Stauen und Sichern von Ladungen ist auf Initiative der Bundesregierung durch international abgestimmte Regelungen für die Ladungssicherung in der IMO ausgefüllt und konkretisiert worden.

Die entsprechenden Vorschriften enthalten detaillierte Regelungen über Sicherungsmaßnahmen und Sicherungsmaterialien für

die Ladung sowie über deren Handhabung an Bord von Seeschiffen.

Diese sind vor kurzem vom zuständigen Schiffssicherheitsausschuß der IMO verabschiedet worden. Sie bedürfen noch der endgültigen Annahme durch die Vollversammlung der IMO im November 1991, um international verbindlich wirksam zu werden. Die Bundesregierung beabsichtigt jedoch, diese neuen Ladungssicherungsvorschriften wegen ihrer großen Bedeutung für die Sicherheit von Schiff und Besatzung sowie für den Schutz der Umwelt umgehend auf nationaler Ebene als Richtlinie zu erlassen.

15. Mit welchem Ziel beabsichtigt die Bundesregierung, eine Überprüfung von schiffbaulichen Anforderungen einzuleiten – wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung sieht die Überprüfung der schiffbaulich bzw. ganz allgemein schiffssicherheitstechnischen Anforderungen als ihre laufende Aufgabe an, die vorzugsweise auf internationaler Ebene durch ständige Mitarbeit in den technischen Ausschüssen der IMO wahrgenommen wird. Der internationale Standort der technischen Schiffssicherheitsvorschriften liegt derzeit auf einem allgemein anerkannten hohen Niveau. Die Bundesrepublik Deutschland hat dazu durch ihre engagierte Mitarbeiter in der IMO einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Probleme gibt es deshalb zur Zeit nicht auf dem Gebiet der technischen Anforderungen an die Schiffssicherheit, sondern vielmehr im Bereich des Schiffsbetriebes und damit zusammenhängenden menschlichen Fehlverhaltens.

Der Grad der tatsächlichen praktischen Umsetzung, Einhaltung und Überwachung der in den internationalen und nationalen technischen Schiffssicherheitsvorschriften enthaltenen Anweisungen und Forderungen wird unterschiedlich gehandhabt.

Aufgrund durchgeführter Unfallanalysen hat die Bundesregierung dieses Problem schon vor dem Unfall des MS „Oostzee" erkannt und über den Schiffssicherheitsausschuß der IMO in dessen Arbeitsprogramm eingebracht.

16. Inwieweit muß nach Auffassung der Bundesregierung die MARPOL (Maritime Pollution, Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe)-Höchstmengenregelung, deren Anlage III noch nicht in Kraft ist, von wassergefährdenden Stoffen auf andere Gefahrgüter erweitert werden, und wie muß diese Anordnungsbefugnis unter Berücksichtigung der Gefährlichkeit des Stoffes und der technischen Ausstattung des Schiffes konkretisiert werden?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Anlage III (Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schadstoffe, die auf See in verpackter Form etc. befördert werden) des MARPOL-Übereinkommens in absehbarer Zeit völkerrechtlich in Kraft treten wird. Mit der zu erwartenden Annahmeerklärung der Vereinigten Staa-

ten werden die erforderlichen Voraussetzungen – mindestens 15 Vertragsparteien, die mindestens 50 Prozent des Bruttoraumgehaltes der Welthandelsflotte repräsentieren – erfüllt sein.

Im Vorgriff auf das zu erwartende Inkrafttreten der Anlage einigten sich die Mitgliedstaaten der IMO auf eine Änderung der Anlage, die eine vereinfachte Identifizierung der relevanten Schadstoffe und der „verpackten Form" auf aktualisierter Grundlage erlaubt.

Mit dem Inkrafttreten dieser vorletzten noch fehlenden Anlage des MARPOL-Übereinkommens erfolgt ein weiterer wichtiger Schritt, um die Gefährdung der Meeresumwelt durch die Einleitung von Schadstoffen beim Betrieb von Seeschiffen zu verringern.

In der IMO wird derzeit eine Erweiterung des Anwendungsbereiches des MARPOL-Übereinkommens auf schädliche Schüttgüter, die als Massengut befördert werden, erörtert. Dies geht im wesentlichen auf eine deutsche Initiative zurück. Die Bundesregierung hat dem IMO-Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt im Jahr 1988 hierzu eine Untersuchung der Forschungsstelle für die Seeschiffahrt zu Hamburg (FSSH) zugeleitet. Zwar weist diese Studie nur ein relativ geringes Gefährdungspotential durch schädliche Schüttgüter aus. Gleichwohl befaßt sich der IMO-Ausschuß weiter eingehend mit der Problematik, um gegebenenfalls eine neue Anlage VI zur MARPOL zu konzipieren. Grundsätzlich könnten sich solche Bestimmungen nach der Anlage II – Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe – orientieren, also zum Beispiel Regelungen für das Einleiten von Ladungsrückständen oder Waschwasser unter Berücksichtigung der klassifizierten Gefährlichkeit eines Stoffes beinhalten.

Der besonderen Zielsetzung des MARPOL-Übereinkommens, Schutz der Meeresumwelt vor Gefährdung durch Einleitung von Schadstoffen beim Betrieb von Seeschiffen, wird nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend Rechnung getragen.

Soweit besondere Transportregelungen für gefährliche Güter oder Schadstoffe erforderlich sind, finden diese in anderen internationalen Übereinkommen, so z. B. Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See mit dem IMDG-Code oder Intermediate Bulk Container Code (IBC-Code) ihre Grundlage. Dieser Bereich wird vom MARPOL-Übereinkommen nicht vorrangig erfaßt.

17. Wie will die Bundesregierung auf eine verbindliche Einführung und Überwachung der internationalen Regelungen über Unfallschutz auf Gefahrgutschiffen durch andere Regierungen hinwirken, und mit welchen Maßnahmen will sie dies erreichen?

Im internationalen Bereich sind Regelungen über den Unfallschutz der Schiffsbesatzung im Medical First Aid Guide (MFAG) und in den Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS) enthalten. Diese von der IMO erarbeiteten Empfeh-

lungen bedürfen der Umsetzung in nationales Recht, um rechtsverbindlich zu werden. Die IMO hat den Vertragsstaaten des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See empfohlen, die Regelungen rechtsverbindlich einzuführen. Dies ist durch die Vertragsstaaten auch weitgehend erfolgt.

Für die Bundesrepublik Deutschland ist dies durch die Gefahrgutverordnung See geschehen. Hiernach müssen die Regelungen auf Seeschiffen, die gefährliche Güter befördern, mitgeführt werden. Sofern besondere Schutzausrüstungen erforderlich sind, müssen die Schiffe mit entsprechenden Gerätschaften und Schutzbekleidung ausgerüstet sein. Dies gilt nicht nur für Schiffe unter deutscher Flagge, sondern auch für Seeschiffe fremder Flaggen, die im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gefährliche Güter laden oder einen Ort zum Löschen oder zum Aufenthalt anlaufen bzw. den Geltungsbereich der Verordnung durchlaufen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333